GENERALINIO ADVOKATO ANTONIO TIZZANO IŠVADA,

pateikta 2005 m. lapkričio 10 d. [1]

1. Europos Bendrijų Komisija pareiškė Ispanijos Karalystei šį ieškinį dėl tariamo įsipareigojimų, numatytų 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3577/92, taikančio laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas; toliau – Reglamentas Nr. 3577/92 arba tiesiog reglamentas) [2], 1, 4, 7 ir 9 straipsniuose, neįvykdymo.

I — Teisinis pagrindas

Bendrijos teisės aktai

2. Siekdama panaikinti „apribojimus teikti jūrų transporto paslaugas valstybėse narėse" (trečia konstatuojamoji dalis), Taryba patvirtino Reglamentą Nr. 3577/92, kurio 1 straipsnio 1 dalis numato:

„Nuo 1993 m. sausio 1 d. laisvė teikti jūrų transporto paslaugas valstybėje narėje (jūrų kabotažą) suteikiama Bendrijos laivų savininkams, kurių laivai įregistruoti valstybėje narėje ir plaukioja su jos vėliava, jei šie laivai atitinka visas kabotažo vykdymo šioje valstybėje narėje sąlygas <...>".

3. 2 straipsnis numato:

„Šiame reglamente:

1. „Jūrų transporto paslaugos valstybėje narėje (jūrų kabotažas)" – tai paprastai

1 — Originalo kalba: italų.

2 — OL L 364, p. 7.

už užmokestį teikiamos paslaugos, kurias visų pirma sudaro:

a) kontinentinis kabotažas: keleivių arba prekių vežimas jūra tarp uostų, esančių vienos ir tos pačios valstybės narės žemyno dalyje arba pagrindinėje teritorijoje, nesustojant salose;

<...>

c) salų kabotažas: keleivių arba prekių vežimas jūra tarp:

— uostų, esančių vienos ir tos pačios valstybės narės žemyno dalyje ir vienoje arba daugiau salų,

— vienos ir tos pačios valstybės narės salose esančių uostų;

<...>

3. „Visuomenės aptarnavimo sutartis“ – tai valstybės narės kompetentingų institucijų ir Bendrijos laivo savininko sudaryta poreikius atitinkančių transporto paslaugų teikimo visuomenei sutartis.

<...>

4. „Visuomenės aptarnavimo įsipareigojimai“ – tai įsipareigojimai, kurių atitinkamas Bendrijos laivo savininkas neprisiimtų, arba neprisiimtų tokiu mastu arba tokiomis pačiomis sąlygomis, jei jis galvotų apie savo komercinius interesus.

<...>.“

4. Kiek tai susiję su šia byla, 4 straipsnis numato:

„1. Valstybė narė gali sudaryti su laivybos kompanijomis, teikiančiomis reguliarias paslaugas į salas, iš jų arba tarp jų, visuomenės aptarnavimo sutartis arba nustatyti joms visuomenės aptarnavimo įsipareigojimus kaip sąlygą kabotažo paslaugoms teikti.

Kai valstybė narė sudaro visuomenės aptarnavimo sutartis arba nustato visuomenės aptarnavimo įsipareigojimus, neturi būti diskriminuojami jokie Bendrijos laivų savininkai.

2. Nustatydamos visuomenės aptarnavimo įsipareigojimus valstybės narės gali kelti reikalavimus tik dėl aptarnaujamų uostų, reguliarumo, tęstinumo, dažnumo, masto teikti paslaugą, imamų mokesčių ir laivo įgulos sukomplektavimo.

Atitinkamais atvejais visi Bendrijos laivų savininkai turi turėti galimybę gauti bet kokią kompensaciją už visuomenės aptarnavimo įsipareigojimus.

<...>."

5. 7 straipsnis yra išdėstytas taip:

„Šiame reglamente reglamentuojamiems klausimams taikomas Sutarties 62 straipsnis." [3]

3 — Sutarties 62 straipsnis, panaikintas 1999 m. gegužės 11 d. įsigaliojus Amsterdamo sutarčiai, numatė: „jei šioje Sutartyje nenumatyta kitaip, valstybės narės nenustato jokių naujų apribojimų laisvei teikti paslaugas, kuri pagal šios Sutarties nuostatas jos įsigaliojimo metu jau yra faktiškai pasiekta".

6. Galiausiai 9 straipsnis numato, kad:

„Prieš priimdamos įstatymus ir kitus teisės aktus, reikalingus šiam reglamentui įgyvendinti, valstybės narės pasitaria su Komisija. Jos praneša Komisijai apie bet kokias taip patvirtintas priemones."

Nacionalinės teisės aktai

7. Ispanijos autonominėje bendruomenėje Galisijoje yra gili įlanka, žinoma „ria de Vigo" (Vigo įlanka) pavadinimu. Jos pietiniame krante įsikūręs Vigo miestas, o šiauriniame krante – Kangaso ir Moanjos miestai. Prieš pat įlankos žiotis yra dvi salos, žinomos Cíes salų pavadinimu.

8. Jūrų transporto paslaugų teikimas Vigo įlankoje oficialiai buvo reglamentuojamas 1984 m. birželio 11 d. Galisijos autonominės bendruomenės sprendimu. Kiek tai susiję su šia byla, pirmiau minėtas sprendimas reikalavo, kad ūkio subjektai, teikiantys reguliaraus keleivių ir krovinių vežimo jūra tarp Vigo ir Kangaso bei Vigo ir Moanjos paslaugas, turėtų Prekybos laivyno generalinio direktorato išduotą dešimties metų licenciją, kuri gali būti atnaujinama.

9. Šiuo metu, pakeitus keletą teisės aktų, nagrinėjamas paslaugas reglamentuoja 1999 m. balandžio 9 d. Galisijos autonominės bendruomenės Įstatymas Nr. 4/1999 (toliau – Įstatymas Nr. 4/1999) [4], kuris numato, kad keleivių vežimas jūrų transportu Vigo įlankoje yra Galisijos regioninei vyriausybei priklausanti visuomenės aptarnavimo paslauga.

10. Konkrečiai šio įstatymo 1 straipsnis numato:

„1. Keleivių vežimas jūrų transportu Vigo įlankoje yra pripažįstamas Galisijos regioninei vyriausybei priklausančia visuomenės aptarnavimo paslauga.

2. Visuomenės aptarnavimo paslaugą sudaro reguliarus keleivių vežimas tarp įlankos krantų ir sezoninis turistinis keleivių vežimas tarp Cíes salų ir bet kurio Vigo įlankos taško." [5]

11. Įstatymo 2 straipsnio 2 ir 3 dalys numato, kad Galisijos regioninė vyriausybė dvidešimčiai metų suteikia vienam ūkio subjektui vienintelę administravimo koncesiją teikti keleivių vežimo jūrų transportu paslaugas, kuri gali būti atnaujinta daugiausia dešimties metų laikotarpiui.

12. Įstatymo 3 straipsnis numato, jog ši koncesija bus suteikta viešojo konkurso būdu ir kad vienas iš atrankos kriterijų yra konkurso dalyvio patirtis teikiant transporto paslaugas Vigo įlankoje.

II — Faktinės aplinkybės ir procesas

13. Gavusi keletą privačių šalių skundų, kad Ispanijos teisės aktai, reglamentuojantys kabotažo paslaugas Vigo įlankoje, prieštarauja Reglamentui Nr. 3577/92, 2000 m. liepos 19 d. Komisija pateikė Ispanijos Karalystei oficialų pranešimą, o vėliau – 2001 m. gegužės 7 d. pagrįstą nuomonę.

14. Būdama nepatenkinta Ispanijos vyriausybės pateiktais atsakymais šiuo klausimu, 2003 m. liepos 22 d. Komisija pareiškė šį

4 — BOE, Nr. 118, 1999 m. gegužės 18 d., p. 18552–18554.

5 — Neoficialus vertimas.

ieškinį, kuriuo ji prašo Teisingumo Teismo pripažinti, jog:

„toliau palikdama galioti teisės aktus:

— kurie leidžia vienam ūkio subjektui suteikti vežimo jūrų transportu paslaugų Vigo įlankoje koncesiją dvidešimties metų laikotarpiui ir kurie numato, kad vienas iš šios koncesijos suteikimo kriterijų yra Vigo įlankoje transporto srityje įgyta patirtis, suteikianti pranašumą vietos ūkio subjektui,

— kurie leidžia visuomenės aptarnavimo paslaugų įsipareigojimus taikyti sezoninio transporto paslaugoms salose arba reguliarioms transporto tarp kontinentinių uostų paslaugoms,

— kurie leidžia įtvirtinti griežtesnę tvarką nei ta, kuri galiojo reglamento įsigaliojimo dieną (1993 m. sausio mėnuo), t. y. 1984 m. birželio 11 d. sprendimas,

— dėl kurių prieš jų priėmimą visiškai nebuvo pasitarta su Komisija,

Ispanijos Karalystė pažeidė Reglamento Nr. 3577/92 1, 4, 7 ir 9 straipsnius bei neįvykdė įsipareigojimų pagal šį reglamentą ir EB sutartį".

III — Teisinė analizė

Dėl Reglamento Nr. 3577/92 taikymo

15. Ispanijos vyriausybė ne tik atmeta Komisijos pretenzijas, bet ji taip pat visų pirma ginčija, kad Reglamentas Nr. 3577/92 taikomas transporto paslaugoms Vigo įlankoje. Ji tvirtina, kad reglamentas numato „jūrų kabotažo" paslaugų, kurios 2 straipsnyje apibrėžiamos kaip prekių ar keleivių vežimas „jūra" ar „tarp uostų", teikimo laisvę. Tačiau nagrinėjamos paslaugos nėra nei vežimas „jūra", nei „tarp uostų".

16. Šių paslaugų negalima apibrėžti kaip vežimo „jūra", nes šiuo reglamente vartojamu pasakymu įtvirtinama nuoroda į tik „teritorinėje jūroje", kitaip tariant 12 mylių pločio ruože į išorę nuo vadinamosios bazinės linijos, teikiamas paslaugas. Reglamentu nebuvo reglamentuojamos paslaugos, teikiamos tokiose jūros vietose, kaip antai

įlankos, fiordai ir estuarijos (įskaitant Vigo įlanką), esančios į vidų nuo bazinės linijos, kurios pagal Montego Bėjaus konvenciją [6] sudaro „vidaus vandenis". Be to, Ispanijos vyriausybė taip pat teigia, kad yra visiškai logiška, jog reglamentu nebuvo siekiama liberalizuoti transporto paslaugų teikimo tokiuose vandenyse, nes tokios zonos yra labai mažos ir negalėtų atlaikyti intensyvaus jūrų eismo, susijusio su rinkų atvėrimu.

17. Be to, Ispanijos vyriausybės nuomone, transporto paslaugos Vigo įlankoje negali būti vertinamos kaip teikiamos „tarp uostų". Šis aprašymas akivaizdžiai negali būti taikomas paslaugoms, teikiamos tarp ant įlankos krantų įsikūrusių urbanistinių centrų (Vigas, Kangasas ir Moanja), pagal Ispanijos teisę [7] sudarančių vieningą uosto zoną, kuriai vadovauja Vigo uosto administracija (toliau – Vigo uosto paslaugų zona). Taip pat reglamentas negali būti taikomas vežimo paslaugoms į Cíes salas ir iš jų, nes jos realiai neturi tinkamo „uosto", kuris galėtų būti apibūdinamas kaip jūros pakrantės struktūra, aprūpinta pakankamo dydžio mechanizmais, patalpomis ir įrengimais, o turi tik mažą keleiviams išlaipinti skirtą vietą su ribotu laivų švartavimo pajėgumu, kurią taip pat iš esmės valdė Vigo uosto administracija.

18. Mano nuomone, su tokiais argumentais negalima sutikti.

19. Visų pirma, reglamente yra numatyta „laisvė teikti jūrų transporto paslaugas valstybėje narėje" (kitaip tariant, jūrų kabotažą), kuri, be kita ko, apima „kontinentinį kabotažą" ir „salų kabotažą" (1 straipsnis).

20. Pagal reglamento 2 straipsnį sąvoka „kontinentinis kabotažas" apibrėžiama kaip „keleivių arba prekių vežimas jūra tarp uostų, esančių vienos ir tos pačios valstybės narės žemyno dalyje <...>" (a papunktis), o „salų kabotažas" apibrėžiamas kaip „keleivių arba prekių vežimas jūra tarp <...> uostų, esančių vienos ir tos pačios valstybės narės žemyno dalyje ir vienoje arba daugiau salų <...>" arba „vienos ir tos pačios valstybės narės salose esančių uostų" (c papunktis).

21. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, iš karto galiu nurodyti, kad sutinku su Komisija, jog Vigo įlankoje teikiamos transporto paslaugos yra „jūrų kabotažo paslaugos", t. y. transporto paslaugos, vykdomos vežant „jūra". Nekyla jokių abejonių dėl to, kad Vigo įlanka yra jūros vandenys ir, atsižvelgiant į pirmiau nurodytų nuostatų žodinį aiškinimą, juose teikiamos transporto paslaugos turi būti laikomos transportavimu „jūra".

6 — Čia Ispanijos vyriausybė cituoja 1982 m. gruodžio 10 d. Jungtinių Tautų konvencijos dėl jūrų teisės (Montego Bėjaus konvencija), ratifikuotos 1996 m. gruodžio 20 d. (1997 m. vasario 14 d. BOE, Nr. 39, p. 4966), 8 straipsnio 1 dalį.

7 — 1966 m. gruodžio 23 d. ministro įsakymas (BOE, 1967 m. sausio 23 d.).

22. Šioje byloje nėra svarbu tai, kad pagal tarptautinės teisės nuostatas šie vandenys laikomi „vidaus vandenimis", o ne „teritorine jūra". Tai, kad pagal Montego Bėjaus konvenciją valstybėms yra leidžiama nubrėžti vidinę jų teritorinės jūros ribą (bazinę liniją) per natūralius įlankų įėjimo taškus, tokios linijos vidinėje pusėje esančius vandenis laikant vidaus vandenimis [8], yra svarbu tik siekiant apibrėžti pakrantės valstybės teises, kurios, be jokios abejonės, yra didesnės vidaus vandenyse nei teritoriniuose vandenyse [9]. Tačiau ši faktinė aplinkybė (taip pat susijęs teritorinės jūros ir vidaus vandenų atskyrimas) nėra reikšminga reglamentui, kuriuo, kaip minėta pirmiau, siekiama visiškai kitokių tikslų, t. y. užtikrinti „laisvę teikti jūrų transporto paslaugas" (1 straipsnis), todėl nėra jokių priežasčių, dėl kurių reikėtų atsižvelgti į šį skirtumą.

23. Taigi Ispanijos vyriausybės pozicija šiuo klausimu nėra pagrįsta jokiu dokumentu. Be to, ji prieštarauja pirmiau minėtam reglamento tikslui. Tuo atveju, jei reglamentas nebūtų taikomas fiordams, estuarijoms ir įlankoms, tai galėtų reikšti kad iš liberalizavimo proceso pašalinamos tokios jūrų teritorijos, kokia yra Vigo įlanka, kur jūrų eismas ypač didelis ir kur kaip tik reikėtų vengti nepateisinamų apribojimų, kliudančių sudaryti vienodas verslo sąlygas [10].

24. Taip pat negaliu sutikti su Ispanijos vyriausybė tvirtinimu, kad Vigo įlankoje transporto paslaugos nėra teikiamos „tarp uostų", nes pagal nacionalinę teisę įvairios išlaipinimo vietos įlankoje sudaro vieną uosto teritoriją ir Cíes salose yra tik nedidelės keleivių išlaipinimo struktūros, kurios stipriai riboja laivų švartavimo krantinėje pajėgumą.

25. Šiuo atžvilgiu norėčiau atkreipti dėmesį į tai, kad Reglamente Nr. 3577/92 nėra pateikiamas sąvokos „uostas" apibrėžimas. Tačiau kadangi ši sąvoka yra vartojama reglamente, ji yra Bendrijos teisės sąvoka. Reglamente nesant jokios tiesioginės nuorodos į valstybių narių teisės aktus, ši sąvoka negali būti apibrėžiama remiantis nacionalinės teisės aktų nuostatomis. Atvirkščiai,

8 — Žr. Montego Bėjaus konvencijos 10 straipsnio 4 ir 5 dalis.

9 — Užsienio laivai gali naudotis vadinamąja „taikaus plaukimo teise" tik teritorinėje jūroje, o ne vidaus vandenyse (konvencijos 17 ir paskesni straipsniai). Be to, pakrantės valstybė nevykdo baudžiamosios jurisdikcijos tik teritorine jūra plaukiančiame užsienio laive (konvencijos 27 straipsnis).

10 — Savo pastabose Ispanijos vyriausybė daugelį kartų pakartojo, jog Vigo uostas yra didžiausias Galisijoje pagal eismą ir apyvartą ir jog keltai Vigo įlankoje kiekvienais metais perveža daugiau kaip 1 300 000 keleivių (žr. atsiliepimo į ieškinį 7 ir 56c punktus).

pagal Teisingumo Teismo praktiką ji turi būti „aiškinama autonomiškai ir vienodai", atsižvelgiant į teisės aktų, kuriuose tokia sąvoka yra vartojama, „kontekstą" ir „tikslą" [11].

26. Mano nuomone, atsižvelgiant į Reglamento Nr. 3577/92 kontekstą ir tikslus, pagal šį reglamentą „uostas" reiškia bet kokią struktūrą, nesvarbu, kokio dydžio jos įrengimai, kurioje vežimui jūra gali būti pakraunamos ir iškraunamos prekės bei įlaipinami ir išlaipinami keleiviai. Sąvoka „uostas" reglamente vartojama apibrėžiant kabotažą („kontinentinis" ir „salų" kabotažas), kuris apibrėžiamas kaip paslauga, kurią sudaro „keleivių arba prekių vežimas jūra", vykdomas „tarp uostų" (2 straipsnio 1 dalies a ir b punktai).

27. Todėl, priešingai nei teigia Ispanijos vyriausybė, „uosto" sampratai ne tiek svarbus yra struktūros dydis, kiek jos funkcijos, kitaip tariant tai, ar ji yra naudojama jūrų transportui sudarant galimybę pakrauti ir iškrauti prekes ar įlaipinti ir išlaipinti keleivius.

11 — Žr. 1984 m. sausio 18 d. Sprendimą *Ekro* (327/82, Rink. p. 107, 11 punktas); 2000 m. rugsėjo 19 d. Sprendimą *Linster* (C-287/98, Rink. p. I-6917, 43 punktas); 2004 m. sausio 7 d. Sprendimą *Wells* (C-201/02, Rink. p. I-723, 37 punktas); 2004 m. spalio 12 d. Sprendimą *Komisija prieš Portugaliją* (C-55/02, Rink. p. I-9387, 45 punktas) ir 2005 m. sausio 27 d. Sprendimą *Junk* (C-188/03, Rink. p. I-885, 29 punktas).

28. Tokios struktūros, nors ir skirtingų dydžių, egzistuoja tiek įlankos krantuose esančiuose miestuose (Vige, Kangase ir Moanjoje), tiek Cíes salose. Prekių ir keleivių vežimas tarp šių miestų bei tarp šių miestų ir salų turi būti laikomas kabotažo paslaugomis (atitinkamai kontinentiniu ir salų kabotažu), kurioms taikomas Reglamentas Nr. 3577/92.

29. Padaręs išvadą, kad reglamentas yra taikomas šioje byloje nagrinėjamiems faktams, dabar aiškumo dėlei pakeista tvarka nagrinėsiu atskirus pagrindus, kuriais Komisija grindžia Ispanijos vyriausybei pareikštą ieškinį.

Dėl 1 ir 4 straipsnių

30. Pagrindiniai kaltinimai yra dėl reglamento 1 ir 4 straipsnių pažeidimo, kurie atitinkamai įtvirtina laisvės „teikti jūrų transporto paslaugas valstybėje narėje" principą ir nustato sąlygas, kurioms esant šis principas gali būti įgyvendinamas „sudarant visuomenės aptarnavimo sutartis", būtinas tam, kad vartotojams būtų užtikrintas „transporto paslaugų <...> reguliarumas" (žr. ketvirtą ir devintą konstatuojamąsias dalis).

31. Komisija teigia, kad Ispanija pažeidė šiuos straipsnius palikdama galioti teisės aktą (Įstatymas 4/1999), kuris numato, kad:

i) visuomenės aptarnavimo įsipareigojimai gali būti nustatyti vežimo tarp įvairių kontinento vietų paslaugoms ir sezoninėms vežimo tarp kontinento ir salų paslaugoms, kurios nėra numatytos tarp reglamento 4 straipsnio 1 dalyje nurodytų paslaugų (antrasis kaltinimas);

ii) suteikiant išimtinę visuomenės aptarnavimo koncesiją buvo nustatytas diskriminacinis kriterijus (antra pirmojo kaltinimo dalis);

iii) išimtinė koncesija buvo suteikta pernelyg ilgam laikotarpiui (pirma pirmojo kaltinimo dalis).

32. Pereisiu prie kaltinimų analizės.

i) Dėl visuomenės aptarnavimo įsipareigojimų nustatymo 4 straipsnio 1 dalyje nenumatytais atvejais (antrasis kaltinimas)

33. Komisija pirmiausia tvirtina, kad Ispanija pažeidė 4 straipsnio 1 dalį, pagal kurią valstybė narė gali nustatyti visuomenės aptarnavimo įsipareigojimus tik dėl *„reguliarių* (jūrų transporto) paslaugų į salas, iš jų arba tarp jų“ [12]. Tačiau kaip nurodo Komisija, Įstatymas 4/1999, numatydamas, kad vienam ūkio subjektui turi būti suteikta koncesija teikti reguliarias transporto paslaugas tarp įlankos miestų, kurios teikiamos kontinentiniais, o ne su salomis jungiančiais maršrutais, bei sezoninėms turistinio transporto paslaugoms į Cíes salas ir iš jų, kurios akivaizdžiai teikiamos su salomis jungiančiais maršrutais, tačiau nėra reguliariai teikiamos paslaugos, nustato tokią pareigą visam Vigo įlankoje veikiančiam keleiviniam transportui.

34. Ispanijos vyriausybė savo ruožtu sutinka, kad transporto paslaugos tarp Vigo, Kangaso ir Moanjos miestų yra tiekiamos kontinentiniais maršrutais ir kad transporto paslaugos į Cíes salas ir iš jų nėra reguliarios, teikiamos tik turistinio sezono metu. Taigi ji sutinka su tuo, kad visuomenės aptarnavimo įsipareigojimų vežant maršrutais tarp įlankos miestų bei į salas ir iš jų nustatymas prieštarauja 4 straipsnio 1 dalies nuostatoms, tačiau tvirtina, kad ginčijamas teisės aktas vis dėlto yra suderinamas su reglamentu.

35. a) Ispanijos vyriausybė, kalbėdama apie visuomenės aptarnavimo įsipareigojimų nustatymą, tvirtina, kad reglamento 4 straipsnis leidžia ant įlankų krantų įsikūrusius miestus vertinti kaip salas, nes tarp tokių miestų

12 — Paryškinta mano.

esantys maršrutai, kaip ir maršrutai į salas bei iš jų, susieja „izoliuotas teritorijas", su kuriomis arba nėra susisiekimo žeme, arba jis labai sudėtingas. Todėl buvo visiškai priimtina Ispanijos teisės aktais nustatyti visuomenės aptarnavimo įsipareigojimus teikti transporto paslaugas tarp Vigo įlankos miestų, nes nors susisiekimas keliais ir įmanomas, jis gerokai brangesnis ir užtrunka kur kas ilgiau nei vykstant jūra.

36. Bet kuriuo atveju reglamentas leidžia nustatyti visuomenės aptarnavimo įsipareigojimus tais atvejais, kai kyla klausimas dėl svarbiausių visuomenės interesų. Būtent dėl šios priežasties Ispanija nustatė visuomenės aptarnavimo įsipareigojimą visam Vigo įlankoje veikiančiam keleiviniam jūrų transportui. Tai buvo reikalinga siekiant užtikrinti kabotažo paslaugų gyvybingumą bei apsaugoti saugomų teritorijų aplinkosaugos pusiausvyrą.

37. b) Dėl pirmojo klausimo Galisijos regioninės vyriausybės užsakymu parengtoje ataskaitoje[13] buvo prieita prie išvados, kad keleivinio jūrų transporto paslaugų teikimas tarp įlankos miestų yra nepelningas ir tokios paslaugos – kaip ir susisiekimo su Cíes salomis paslaugos, kurios, atvirkščiai, garantavo pakankamą pelną – turėtų būti teikiamos vienos koncesijos pagrindu.

13 — „Ataskaita apie Vigo įlankos ir Cíes salų transporto paslaugų eksploatavimo ekonominį gyvybingumą", kurią parengė *KPMG Auditores SL* (žr. Komisijos ieškinio 6 priedą, p. 137 ir paskesnius).

38. c) Prie ekonominių klausimų taip pat prisideda su aplinkosauga susiję reikalavimai. Siekdama apsaugoti natūralias buveines Cíes salose, Ispanijos teisė riboja turistų skaičių. Ispanijos vyriausybės tvirtinimu, vienintelė veiksminga šio apribojimo įgyvendinimo priemonė – nustatyti visuomenės įsipareigojimus visoje įlankoje ir jų vykdymą perduoti vienam ūkio subjektui, kuris būtų atsakingas už apribojimų laikymosi priežiūrą.

39. Savo ruožtu iš karto galiu patvirtinti, jog sutinku su Komisijos pareikštais prieštaravimais dėl šių Ispanijos vyriausybės argumentų: a) kad Vigo įlankos miestai negali būti prilyginti saloms siekiant nustatyti visuomenės aptarnavimo įsipareigojimus; b) kad šioje byloje nebuvo pateikti jokie ekonominiai argumentai, galintys pateisinti tokių įsipareigojimų numatymą esant aplinkybėms, kurios visiškai neatitinka numatytųjų reglamente; c) kad aplinkosaugos reikalavimai, kuriais yra remiamasi, gali būti sprendžiami nenustatant tokių įsipareigojimų.

40. a) Kiek tai susiję su įlankos miestų prilyginimu saloms, iš principo sutinku su Ispanijos vyriausybės argumentu, kad galimybė nustatyti visuomenės aptarnavimo įsipareigojimus (kurie pagal 4 straipsnio 1 dalį gali būti numatomi tik „reguliarių paslaugų į salas, iš jų arba tarp jų" atveju) gali būti taip pat taikoma ir vežimo į miestus, esančius ant

ilgų fiordų ar įlankų krantų, iš jų arba tarp jų, su kuriais nėra tiesioginio susisiekimo sausumos keliais, paslaugų atveju [14].

41. Mano nuomone, tokių miestų situacija yra tokia pati kaip ir salų. Kaip ir salas, juos galima pasiekti tik jūra. Todėl juose yra tokia pati būtinybė užtikrinti „(jūrų) transporto paslaugų <...> reguliarumą" į kitais būdais neprieinamas vietas, o tai yra vienintelis argumentas, galintis, kaip tai numatyta reglamente, pateisinti „viešųjų paslaugų įvedimą" (žr. devintą konstatuojamąją dalį).

42. Tačiau nesutinku su tuo, kad šios bylos faktinės aplinkybės atitinka pirmiau pateikiamą situacijos, kurios atžvilgiu vadovaujantis analogija galima išplėsti 4 straipsnio 1 dalies taikymą, apibūdinamą.

43. Iš prie bylos pridėtų dokumentų matyti, kad, be susisiekimo jūra, Vigo, Kangaso ir Moanjos miestus taip pat tiesiogiai jungia kelių ir greitkelių tinklas, sudarantis galimybę nuvykti iš vieno miesto į kitą lengvuoju automobiliu ar autobusu. Vis dėlto Ispanijos vyriausybė yra teisi tvirtindama, kad greičiausias ir pigiausias persikėlimo į kitą įlankos krantą būdas yra keltas [15]. Tačiau keliamas klausimas ne dėl to, ar kelionė jūra yra patogesnė, ar ne nei kelionė sausumos keliu, bet dėl to, ar šioje byloje nagrinėjamų miestų situacija yra tokia pati kaip salų ir ar dėl šios priežasties jiems turėtų būti taikomas toks pats režimas kaip ir saloms.

44. Kaip jau minėjau, mano nuomone, Vigo įlankoje esančių miestų situacija yra visiškai kitokia, nes juos lengvai galima pasiekti jūra keliaujant laivu arba žeme, vykstant šiuo metu esančiais tiesioginio susisiekimo keliais.

45. Todėl, manau, 4 straipsnio nuostatų taikymas negali būti išplėstas tarp šių miestų esantiems maršrutams, nes tai prieštarautų

14 — Šio požiūrio Komisija taip pat laikosi savo pranešime Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui atskindama Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3577/92, taikantį laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas) (KOM(2003) 595). Šiame pranešime nurodžiusi, kad „pagal reglamento 4 straipsnio 1 dalies formuluotę visuomenės aptarnavimo įsipareigojimai nustatomi maršrutams į salas, iš salų ir tarp jų". Komisija tvirtina, kad „ilgos įlankos ir fiordai, kurių apvažiavimas gali pareikalauti įveikti apie 100 km atstumą sausumos keliu, pagal šią dalį turi buti laikomi salomis, nes tai gali sukelti panašių miestų izoliavimo vienas nuo kito problemų".

15 — Iš ikiteismmio proceso metu šalių pateiktų dokumentų ir Ispanijos vyriausybės pateiktos ataskaitos, cituotos 13 išnašoje, matyti, kad Vigo iš Kangaso ir Moanjos galima pasiekti: 1) jūra, laivu įveikiant maždaug 6 km atstumą; tai vidutiniškai užtrunka 20 minučių ir kainuoja 1,75 EUR; 2) greitkeliu, įveikiant 20–25 km atstumą, tai užtrunka 32 minutes ir kainuoja 6 EUR (keliaujant lengvuoju automobiliu) arba 60 minučių ir kainuoja 2,30 EUR (vykstant autobusu); 3) keliu, įveikiant apie 59 km atstumą.

4 straipsnio nuostatoms ir negalėtų būti pateisinama specialiais poreikiais, kuriems skirtas šis straipsnis.

46. Tačiau, kaip matėme, Ispanijos vyriausybė pateikia kitus ekonominius ir aplinkosaugos argumentus, kurie, jos teigimu, leidžia įtvirtinti viešąsias paslaugas, tokias, kurios yra Vigo įlankoje, net ir nesant reglamente numatytų aplinkybių.

47. Mano nuomone, tokie argumentai nesudaro pagrindo bendrai taikyti tvarkos, kurią 4 straipsnis leidžia taikyti tik esant aiškiai apibrėžtoms aplinkybėms. Iš tiesų to ne tik nepagrindžia reglamento teksto nuostatos; siūlomas taikymo išplėtimas pažeistų pusiausvyrą tarp paslaugų teikimo laisvės principo ir būtinybės užtikrinti atitinkamas jūrų transporto paslaugas, dėl kurios Bendrijos teisės aktų leidėjas leido nustatyti visuomenės aptarnavimo įsipareigojimus, tačiau tik esant tam tikroms specialioms aplinkybėms (salose ir panašiais atvejais), kuriomis tai būtinai reikalinga.

48. Be to, manau, jog kiti Ispanijos vyriausybės pateikti argumentai nėra įtikinami.

49. b) Konkrečiai kalbant apie ekonominius klausimus, mano manymu, atsakove šioje byloje esanti vyriausybė neįrodė, kad keleivinio transporto paslaugos įlankoje nėra gyvybingos ir dėl šios priežasties joms teikti turi būti suteikiama viešoji koncesija vienam ūkio subjektui. Pati Ispanijos vyriausybė pripažino, kad ataskaita, kurioje buvo prieita prie šios išvados (žr. šios išvados 37 punktą), buvo parengta remiantis neišsamia informacija [16]. Be to, savo rašytiniuose pareiškimuose ji keletą kartų nurodo, kad atitinkamais maršrutais eismas yra ypač didelis, o tai galėtų patvirtinti, kad šių maršrutų aptarnavimas gali būti pelningas [17].

50. c) Galiausiai, kalbėdama apie aplinkos apsaugos reikalavimus, Ispanija teigia, jog viešųjų paslaugų įtvirtinimas Vigo įlankoje yra pateisinamas būtinybe užtikrinti, kad būtų laikomasi Ispanijos teisės aktuose nustatytų reikalavimų dėl maksimalaus lankytojų skaičiaus, siekiant išsaugoti Cíes salų natūralias buveines. Vis dėlto sutinku su Komisijos nuomone, kad, vertinant galimas reikalavimų vykdymo kontrolės priemones, Ispanijos vyriausybės pasirinkta priemonė (dvidešimties metų trukmės išimtinė koncesija visoms keleivių pervežimo paslaugoms vykdyti įlankoje suteikiama vienam operatoriui), ko gera, yra labiausia ribojanti ir kad tokį patį rezultatą lengvai būtų galima

16 — Žr. Ispanijos vyriausybės atsiliepimo į ieškinį 20 ir 70 punktus bei ataskaitos 4 puslapį (Komisijos ieškinio priedų p. 143).

17 — Metinis keleivių skaičius yra 1 300 000.

pasiekti kitomis priemonėmis, net ir dalyvaujant keliems ūkio subjektams, pavyzdžiui, sukuriant išankstinės rezervacijos ir turimų vietų pardavimo sistemą.

51. Todėl atsižvelgdamas į visas pirmiau išdėstytas priežastis laikausi nuomonės, kad reikėtų sutikti su antruoju Komisijos kaltinimu.

ii) Dėl diskriminacinio kriterijaus naudojimo suteikiant išimtinę visuomenės aptarnavimo koncesiją (antra pirmojo kaltinimo dalis)

52. Komisija tvirtina, kad Ispanija taip pat pažeidė reglamento 1 ir 4 straipsnius, nes Įstatymas 4/1999 numato, jog Vigo įlankoje teikiant keleivių transporto paslaugas įgyta patirtis yra kriterijus, į kurį atsižvelgiama suteikiant koncesiją dėl visuomenės aptarnavimo toje įlankoje, o tai aiškiai diskriminuoja ūkio subjektus iš kitų Bendrijos vietų ir suteikia pranašumą vietos ūkio subjektui.

53. Atsakydama į kaltinimus Ispanijos vyriausybė teigia, jog pasirenkant dabartinį ūkio subjektą šis kriterijus nebuvo lemiamas ir jog šiam ūkio subjektui koncesija būtų buvusi suteikta bet kuriuo atveju, atsižvelgiant į kitus teisės aktuose nustatytus kriterijus. Be to, savo triplike Ispanijos vyriausybė nurodė, kad ginčijamas kriterijus buvo panaikintas 2003 m. gruodžio 23 d. Įstatymu 9/2003.

54. Dėl pastarojo punkto tik priminsiu, kad Teisingumo Teismas savo praktikoje yra nurodęs, jog „į klausimą, ar valstybė narė neįvykdė įsipareigojimų, turi būti atsakoma atsižvelgiant į situaciją, buvusią valstybėje narėje pagrįstoje nuomonėje nurodyto laikotarpio pabaigoje“ [18]. Todėl šioje byloje pirmiau minėtas įstatymas neturi jokios reikšmės, nes jis panaikino nuostatas, kurios, Komisijos tvirtinimu, yra neteisėtos, tik pasibaigus šiam terminui.

55. Galiausiai dėl esmės norėčiau atkreipti dėmesį į tai, kad Reglamento Nr. 3577/92 4 straipsnio 1 dalies antroji pastraipa numato, jog „kai valstybė narė sudaro visuomenės aptarnavimo sutartis arba nustato visuomenės aptarnavimo įsipareigojimus, neturi būti diskriminuojami jokie Bendrijos laivų savininkai“.

56. Tačiau, kaip pastebi Komisija, reikalavimas turėti patirties Vigo įlankoje yra diskriminacinis būtent todėl, kad jį gali įvykdyti

18 — Visų pirma žr. 2001 m. kovo 15 d. Sprendimą *Komisija prieš Prancūziją* (C-147/00, Rink. p. I-2387, 26 punktas), 2002 m. liepos 4 d. Sprendimą *Komisija prieš Graikiją* (C-173/01, Rink. p. I-6129, 7 punktas) ir 2003 m. balandžio 10 d. Sprendimą *Komisija prieš Prancūziją* (C-114/02, Rink. p. I-3783, 9 punktas).

tik įlankoje jau vykdę veiklą laivų savininkai, bet ne kiti Bendrijos laivų savininkai.

57. Taip pat nėra svarbu tai, kad šis kriterijus nebuvo lemiamas suteikiant šią konkrečią koncesiją ir kad nepažeidė kitų ūkio subjektų interesų. Iš tiesų, kadangi „nustatymas, jog valstybė narė neįvykdė įsipareigojimų, nėra susijęs su dėl to kilusia žala", įsipareigojimų nevykdžiusi valstybė negali remtis – kaip tai nori padaryti Ispanija – argumentu, jog pažeidimas nepadarė žalos privačioms šalims ar kitoms valstybėms narėms [19].

58. Dėl visų šių pirmiau išdėstytų priežasčių laikausi nuomonės, kad turėtų būti sutikta su antra pirmojo kaltinimo dalimi.

iii) Dėl pernelyg ilgos išimtinės visuomenės aptarnavimo koncesijos trukmės

59. Galiausiai Komisija tvirtina, kad Ispanija pažeidė reglamento 1 ir 4 straipsnius, nustatydama pernelyg ilgą išimtinės keleivinio jūrų transporto paslaugų Vigo įlankoje koncesijos trukmę (dvidešimčiai metų su galimybe pratęsti dar dešimčiai metų), taip visam šiam laikotarpiui apribodama laisvę teikti kabotažo paslaugas šioje įlankoje.

60. Ispanijos vyriausybė atmeta tokius kaltinimus tvirtindama, kad koncesijos trukmę pateisina koncesininkui kylanti būtinybė amortizuoti dideles investicijas, kurias jis turėtų padaryti norėdamas vykdyti numatytas paslaugas, be kita ko, įlankoje naudojamiems laivams įsigyti.

61. Tačiau toks argumentas manęs neįtikina.

62. Iš tiesų reglamentas nenumato jokios maksimalios jūrų kabotažo koncesijos trukmės. Tačiau tai nereiškia, kad valstybės narės naudojasi visiška laisve šioje srityje ir kad jos atitinkamai gali savo nuožiūra nustatyti koncesijos trukmę. Atvirkščiai, jų diskrecijos apribojimai išplaukia iš reglamento 1 ir 4 straipsnių.

63. Kaip Teisingumo Teismas nusprendė byloje *Analir ir kiti* [20], visuomenės aptarnavimo įsipareigojimų nustatymas riboja bend-

19 — Šiuo klausimu žr. 1997 m. gruodžio 18 d. Sprendimą *Komisija prieš Belgiją* (C-263/96, Rink. p. I-7453, 30 punktas) ir 1998 m. kovo 5 d. Sprendimą *Komisija prieš Prancūziją* (C-175/97, Rink. p. I-963, 14 punktas).

20 — 2001 m. vasario 20 d. Sprendimas (C-205/99, Rink. p. I-1271).

rąjį paslaugų teikimo laisvės principą, jūrų kabotažo sektoriaus atveju nustatytą 1 straipsnyje. Tai reiškia, kad valstybės reguliavimas šiame sektoriuje turi būti ne tik pateisinamas tikslu užtikrinti tinkamas jūrų transporto paslaugas tokiose vietose, kurių negalima pasiekti kitais būdais, bet taip pat turi atitikti proporcingumo principą ir neturi viršyti to, kas yra „būtina ir proporcinga" šiam tikslui pasiekti [21].

64. Mano nuomone, Įstatymas 4/1999 peržengė šią ribą.

65. Netgi sutikdamas su tuo, kad norint tinkamai teikti transporto paslaugas Vigo įlankoje reikia ypač didelių investicijų (visų pirma specialiai suprojektuotiems laivams įsigyti), kurioms būtinas ilgas amortizacinis laikotarpis, manau, kad tokių paslaugų prieinamumas taip pat gali būti užtikrintas taikant mažiau ribojančias priemones nei dvidešimties metų laikotarpio koncesija (šiuo atveju dar ir išimtinė), pavyzdžiui, reikalaujant konkursą dėl paslaugų teikimo laimėjusio asmens iš ankstesnio ūkio subjekto pirkti arba nuomoti anksčiau naudotus laivus [22].

21 — Minėto sprendimo *Analir ir kiti* 25 punktas. Tuo pačiu klausimu žr. 1991 m. liepos 25 d. Sprendimą *Säger* (C-76/90, Rink. p. I-4221, 15 punktas); 1993 m. kovo 31 d. Sprendimą *Kraus* (C-19/92, Rink. p. I-1163, 32 punktas); 1995 m. lapkričio 30 d. Sprendimą *Gebhard* (C-55/94, Rink. p. I-4165, 37 punktas) ir 1996 m. kovo 28 d. Sprendimą *Guiot* (C-272/94, Rink. p. I-1905, 11 ir 13 punktai).

22 — Žr. Komisijos pranešimo, cituoto 14 išnašoje, 5.3.2.1 punktą.

66. Šiuo pagrindu siūlau taip pat pritarti pirmai Komisijos pirmojo kaltinimo daliai.

67. Apibendrindamas iki šiol padarytas išvadas, manau, kad Ispanija pažeidė reglamento 1 ir 4 straipsnius, todėl reikia sutikti su Komisijos pirmuoju ir antruoju kaltinimais.

Dėl 7 straipsnio pažeidimo

68. Trečiuoju kaltinimu Komisija tvirtina, kad Ispanija pažeidė 7 straipsnį, nes Įstatymu 4/1999 įtvirtino normas, kurios, prieštaraudamos šiam straipsniui, yra labiau ribojančios nei taikytosios iki reglamento įsigaliojimo (1993 m. sausio 1 dienos).

69. Prieš toliau nagrinėdamas šį klausimą, turiu pabrėžti, kad pirmiau šioje išvadoje nurodžiau, jog šios normos prieštarauja reglamento 1 ir 4 straipsniams, todėl nemanau esant reikalinga nagrinėti šį pagrindą, ypač dėl to, kad vyriausybė atsakovė jo neginčijo. Tačiau išsamumo dėlei vis dėlto jį išnagrinėsiu.

70. Kaip ką tik minėjau, Ispanija sutinka, kad Įstatymas 4/1999 reglamentuoja jūrų kabotažo paslaugų teikimą Vigo įlankoje griežčiau nei ankstesnis 1984 m. birželio 11 d. Sprendimas. Ji pripažįsta, kad, kitaip nei Įstatyme 4/1999, sprendimas nenumatė išimtinės teisės teikti nagrinėjamas paslaugas, bet tik susiejo tokių paslaugų teikimą su dešimčia metų (o ne dvidešimčia metų) galiojančių atnaujinamų licencijų išdavimu.

71. Tačiau, neatsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, nesu įsitikinęs tuo, kad šiam kaltinimui reikėtų pritarti.

72. Savo poziciją Komisija grindžia reglamento 7 straipsniu, kuris tik numato, kad „šiame reglamente reglamentuojamiems klausimams taikomas Sutarties 62 straipsnis". Šiame straipsnyje savo ruožtu įtvirtintas toks reikalavimas: valstybės narės „jei šioje Sutartyje nenumatyta kitaip, <...> nenustato jokių naujų apribojimų laisvei teikti paslaugas, kuri pagal šios Sutarties nuostatas jos įsigaliojimo metu jau yra faktiškai pasiekta".

73. Pranešime dėl Reglamento Nr. 3577/92 aiškinimo Komisija pabrėžė, kad Sutarties straipsnis, nurodytas 7 straipsnyje, buvo panaikintas Amsterdamo sutartimi. Tačiau, jos nuomone, „reglamento <...> 7 straipsnyje numatyta neveikimo sąlyga (toliau) galioja" [23]. Per posėdį Komisija patvirtino šią poziciją.

74. Tačiau, mano nuomone, tokia pozicija yra ginčytina net ir neatsižvelgiant į klausimą, kokį poveikį galėtų turėti Sutarties 62 straipsnio panaikinimas. Iš tiesų, net jei teigtumėme, kad šio straipsnio panaikinimas neturi jokio poveikio ir kad principas, kuriuo buvo grindžiamas šis straipsnis, toliau galioja jį panaikinus, mano nuomone, reikėtų išnagrinėti kitą argumentą.

75. Manau, kad neveikimo sąlygos yra svarbios, atsižvelgiant į laipsniško liberalizavimo kontekstą, kai valstybėms narėms pereinamuoju laikotarpiu leidžiama išsaugoti galiojančius apribojimus. Ši galimybė paprastai numatoma kartu su griežtu draudimu nustatyti naujus apribojimus (t. y. neveikimu) [24].

23 — Žr. Komisijos pranešimo, cituoto 14 išnašoje, 2.1 punktą.

24 — Pavyzdžiui, iki įsigaliojant Amsterdamo sutarčiai, Sutarties 59 straipsnis tiesiog numatė, kad „pagal toliau išdėstytas nuostatas Bendrijoje uždraudžiami laisvės teikti paslaugas apribojimai, taikomi valstybių narių nacionaliniams subjektams, kurie yra įsisteigę kitoje Bendrijos valstybėje negu valstybė, kurios subjektas yra asmuo, kuriam tos paslaugos teikiamos, *pereinamuoju laikotarpiu laipsniškai* panaikinami" (paryškinta mano). Šiuo atžvilgiu 62 straipsnis numatė, kad „jei šioje Sutartyje nenumatyta kitaip, valstybės narės nenustato jokių *naujų* apribojimų laisvei teikti paslaugas, kuri pagal šios Sutarties nuostatas jos įsigaliojimo metu jau yra faktiškai pasiekta" (paryškinta mano).

76. Tačiau yra kitaip, kai atitinkamą sritį pradeda reglamentuoti konkrečios normos (tokios, kokios šiuo metu galioja paslaugų teikimo laisvės srityje, yra nustatytos EB 49–55 straipsniuose ir konkrečioje jūrų kabotažo srityje bei reglamente) [25], nurodančios, kurie draudimai yra neteisėti, o kurie leidžiami. Esant tokioms aplinkybėms, mano nuomone, neveikimo sąlygos netenka savo funkcijų ir todėl nebelieka jų *raison d'être*, nes valstybių narių priimtų teisės aktų teisėtumas vertinamas ne atsižvelgiant į tai, kas buvo anksčiau, bet atsižvelgiant į atitinkamus Bendrijos teisės aktus.

77. Kitaip tariant, mano manymu, šioje byloje negalima pripažinti, kad Ispanija pažeidė reglamento 7 straipsnį, kuris, įsigaliojus teisės aktams dėl kabotažo, nebeatlieka jokios svarbios funkcijos. Tačiau Ispaniją galima kaltinti tuo, kad ji nustatė visuomenės aptarnavimo įsipareigojimus, kurie, *neatsižvelgiant į tai, ar jie yra labiau ar mažiau ribojantys nei ankstesni teisės aktai*, prieštarauja reglamento 1 ir 4 straipsnių nuostatoms.

78. Remdamasi šiuo pagrindu, šiuo konkrečiu atžvilgiu manau, kad negalima sutikti su šiuo kaltinimu.

Dėl 9 straipsnio pažeidimo

79. Ketvirtuoju kaltinimu Komisija teigia, kad Ispanija, nepasitarusi su Komisija prieš priimdama Įstatymą 4/1999, pažeidė Reglamento Nr. 3577/92 9 straipsnį.

80. Šis straipsnis reikalauja, kad prieš priimdamos įstatymus ir kitus teisės aktus, reikalingus reglamentui įgyvendinti, valstybės narės pasitartų su Komisija bei praneštų jai apie bet kokias taip patvirtintas priemones.

81. Vienintelis argumentas, kurį atsakydama į šį kaltinimą pateikė Ispanijos vyriausybė, yra tai, kad reglamentas, taigi ir jo 9 straipsnis, nėra taikomas Vigo įlankoje teikiamoms transporto paslaugoms.

82. Kadangi, kaip nurodyta pirmiau (žr. šios išvados 18 ir paskesnius punktus), laikausi nuomonės, kad Reglamentas Nr. 3577/92 iš tiesų yra taikomas šioms paslaugoms, darytina išvada, jog Ispanija privalėjo pasitarti su Komisija prieš patvirtindama Įstatymą 4/1999. To nepadariusi ji pažeidė reglamento 9 straipsnį.

83. Dėl šios priežasties manau, kad reikia sutikti su šiuo kaltinimu.

25 — Nuo 1999 m. sausio 1 d reglamente numatytos taisyklės taikomos visoms jūrų kabotažo paslaugoms visose valstybėse narėse, vienintelę išimtį taikant Graikijai, kurioje tokių paslaugų teikimo visiškas liberalizavimas įsigaliojo 2004 m. sausio 1 dieną (žr. 6 straipsnį).

IV — Dėl bylinėjimosi išlaidų

84. Pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 69 straipsnio 2 dalį pralaimėjusiai šaliai nurodoma padengti bylinėjimosi išlaidas, jei bylą laimėjusi šalis to prašė. Kadangi Komisija prašė priteisti bylinėjimosi išlaidas ir Ispanijos Karalystė iš esmės pralaimėjo šią bylą, pastaroji turi jas padengti.

V — Išvada

85. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui priimti tokį sprendimą:

„1. Toliau palikdama galioti teisės aktus:

— kurie leidžia vienam ūkio subjektui suteikti keleivių vežimo jūra Vigo įlankoje paslaugų koncesiją dvidešimties metų laikotarpiui ir kurie numato, kad vienas iš atrankos kriterijų – minėtoje įlankoje transporto srityje įgyta patirtis, taip suteikiant pranašumą vietos ūkio subjektui,

— kurie leidžia visuomenės aptarnavimo paslaugų įsipareigojimus taikyti sezoninio transporto paslaugoms salose arba reguliarioms transporto tarp kontinentinių uostų paslaugoms,

— dėl kurių visiškai nebuvo pasitarta su Europos Bendrijų Komisija prieš juos patvirtinant,

Ispanijos Karalystė pažeidė 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3577/92, taikančio laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas), 1, 4 ir 9 straipsnius.

2. Atmesti likusią ieškinio dalį.

3. Priteisti iš Ispanijos Karalystės bylinėjimosi išlaidas."